ВЫХОДИТ ОДИН РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

АВТО ЛЕГЕНДЫ СССР

№ 1

МОСКВИЧ-407

«МОСКВИЧ» НА РАНЧО ЭЙЗЕНХАУЭРА
ЗОЛОТАЯ МЕДАЛЬ ДЛЯ СОВЕТСКОГО АВТО (БРЮССЕЛЬ, 1958)
КАЖДЫЙ ТРЕТИЙ «МОСКВИЧ» — НА ЭКСПОРТ!

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №1, 2009

РОССИЯ
Издатель и учредитель:
ООО «Де Агостини»,
125315, Россия, Москва, Ленинградский пр-т,
д. 72, стр. 4, 3-й этаж, офис 3.

Генеральный директор: Н. Скилакис
Финансовый директор: Н. Василенко
Менеджер по развитию бизнеса: А. Якутов
Главный редактор: А. Жаркова
Менеджер по маркетингу: Ю. Лапшина
Менеджер по продукту: М. Ткачук
Менеджер по производству: И. Завертальная

Распространение: ЗАО «ИД БУРДА»

Адрес редакции:
ООО «Де Агостини»,
125315, Россия, Москва, Ленинградский пр-т,
д. 72, стр. 4, 3-й этаж, офис 3.
(письма читателей по данному адресу
не принимаются)

Телефон бесплатной горячей линии
для читателей: 8-800-200-02-01

Адрес для писем читателей:
394036, г. Воронеж, ул. Комиссаржевской,
д. 16, а/я 512, «Де Агостини»

Свидетельство о регистрации в Федеральной
службе по надзору за соблюдением законо-
дательства в сфере массовых коммуникаций
и охране культурного наследия
ПИ № ФС 77-32040 от 23.05.2008

УКРАИНА
Издатель и учредитель:
ООО «Де Агостини Паблишинг»
Украина, 04107, г. Киев, ул. Лукьяновская, д. 11
Генеральный директор: Екатерина Клименко
Адрес для писем читателей:
Украина, 01033, Киев, а/я ДЕ АГОСТИНИ
Україна, 01033, Київ, а/с ДЕ АГОСТІНІ

Свидетельство о регистрации СМИ
Министерства юстиции Украины
КВ №14242-3213Р от 07.07.2008 г.

КАЗАХСТАН
Распространение:
ЗАО «Бурда-Алатау Пресс»
E-mail: cars@deagostini.ru

Печать: Типография ОГДА, Италия
Тираж: 300 000 экз.

Рекомендуемая цена: первого выпуска
99 руб., 14.90 грн; второго и последующих
выпусков 199 руб., 34.90 грн.

ISSN 2071-095X
© 2009 ООО «Де Агостини»
Издатель оставляет за собой право
изменять последовательность выпусков
и их содержание, а также
приложения к выпускам.

Издатель оставляет за собой право
увеличить рекомендуемую цену выпусков.

Неотъемлемой частью выпуска является
приложение — модель-копия автомобиля
в масштабе 1:43

Иллюстрации предоставлены:
Обложка: ООО «Де Агостини»;
2/3: ООО «Де Агостини»;
4: (лев) ООО «Де Агостини»;
4: (верх, прав и низ, прав)
частная коллекция М. Шелепенкова;
5: (верх, лев, центр, лев и низ, лев)
частная коллекция М. Шелепенкова;
5: (верх, прав и низ, прав) ИТАР-ТАСС;
6: (верх) ООО «Де Агостини»;
6: (центр, все) © Киноконцерн «Мосфильм»;
6: (низ) частная коллекция М. Шелепенкова;
7: (верх, лев, центр (обе), низ, лев)
частная коллекция М. Шелепенкова;
7: (верх, прав, центр, прав и низ, прав)
ИТАР-ТАСС;
8/13: (все) ООО «Де Агостини»;
14/15: (все) частная коллекция
М. Шелепенкова;
задняя обложка: ООО «Де Агостини».

Разработка и осуществление проекта:
ООО «Тайга Груп»
Фотосъемка автомобиля —
Павел Верескун, Дмитрий Маняхин

Автомобиль «Москвич-407» для съемки
любезно предоставлен
Антоном Богатовым, г. Москва

Издатель благодарит за помощь,
оказанную в подготовке выпуска,
Антона Богатова, Александра Павленко,
Максима Шелепенкова





В послевоенные годы единственным в стране предприятием, выпускавшим легковые машины для широкого потребителя, стал Московский завод малолитражных автомобилей (МЗМА, впоследствии — АЗЛК). Действительно «народной маркой», заслужившей всеобщее признание, стал «Москвич» — в течение многих лет настоящий хит отечественного автопрома. Мечта сотен тысяч. Предмет гордости. Герой фильмов. Баек и анекдотов.

Догоним и перегоним...

Практически одновременно с началом серийного выпуска «Москвичей-407» вышло Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР № 422 от 17 мая 1958 года «О мерах по дополнительному развитию автомобильной промышленности». В нем МЗМА предписывалось поднять производство легковых автомобилей к 1965 году до 100 тысяч штук в год, ввиду высокого спроса на «Москвичи» внутри страны и их большого экспортного потенциала. Это постановление не было лишено смысла. Уже в августе 1958 года на Всемирной автомобильной выставке в Брюсселе 407 и 423 «Москвичи» были отмечены золотыми медалями и дипломами, что значительно повысило престиж советских автомобилей за рубежом. Кроме стран социалистического лагеря, спрос на «Москвич-407» имелся в Финляндии, Норвегии, Бельгии и в Греции. Ради наращивания выпуска экспортных «Москвичей» в январе 1961 года даже пришлось пожертвовать всеми полноприводными модификациями «Москвичей» (М-410Н и М-411Н) — они были сняты с производства.

Прочные, надежные, достаточно современные, но в то же время простые в эксплуатации и ремонте, «Москвичи» были вполне конкурентоспособны и на мировом рынке.

По наследству от предыдущей модели «Москвичу-407» достался ряд новаторских особенностей конструкции: гнутые (панорамные) ветровые и задние стекла, телескопические амортизаторы двойного действия спереди и сзади, бесшкворневая подвеска передних колес. В стандартную комплектацию автомобиля входил радиоприемник. Ветровое стекло защищалось от запотевания теплым воздухом от встроенного отопителя. Сиденья в салоне раскладывались в ровное спальное место, а водительское к тому же получило способность быстрой продольной регулировки с помощью фиксирующего рычажка. Даже по европейским меркам, такое оснащение считалось богатым.

Пламенный мотор

Назвать «Москвич-407» абсолютно новой моделью было бы неправильно. Запущенный в производство в 1958 году, он стал глубокой модернизацией выпускавшегося до него «Москвича-402». Главное отличие — мощность. На 407-й модели установили новый верхнеклапанный двигатель мощностью целых 45 лошадиных сил, вместо устаревшего нижнеклапанного силового агрегата мощностью всего 35 «лошадок». По тем временам — настоящий технический прорыв!



Появлению подобного двигателя предшествовала долгая работа. До запуска в серийное производство верхнеклапанные моторы устанавливались только на заводских спортивных машинах, которые участвовали в первенствах страны и показали на соревнованиях блестящие результаты. Эти успехи подвигли заводских конструкторов И. И. Окунева, И. А. Гладилина и Я. В. Горячего на создание верхнеклапанного двигателя для серийного «Москвича». Идея, легшая в основу создания «нового» двигателя была очень проста. Конструкторы старались достичь компромисса между имевшимся оборудованием (замена всех станков не входила в планы МЗМА) и прогрессивной новой конструкцией. Альтернатива нашлась: блок цилиндров двигателя 407-го «Москвича» стали изготавливать на уже имеющихся на заводе станках. Принципиальной новинкой в моторе оказалась только алюминиевая головка цилиндров с верхним расположением распределительного вала. Первую сотню 45-сильных моторов изготовили в 1957 году, а с мая 1958-го ими стали комплектовать серийные автомобили.



Совершенству нет предела

Сначала «Москвичи-407» внешне почти не отличались от предыдущих «Москвичей-402». Распознать новинку помогали лишь косвенные признаки: сократилась в высоту хромированная «гребенка» на выступе задней двери, а под заводской эмблемой появилась надпись «Москвич».

С декабря 1959 года — впервые на отечественных легковых машинах — стали устанавливать новую четырехступенчатую коробку передач вместо трехступенчатой. Это улучшило динамические и эксплуатационные свойства машины, особенно на грунтовых и горных автодорогах. Для улучшения дизайна выпускаемой малолитражки по моде тех лет кузов «Москвича» сделали двухцветным, а чтобы замаскировать границу перехода от одного цвета к другому, на кузове ввели разделяющий молдинг из нержавейки. Двухцветные машины «улучшенной комплектации» шли в основном на экспорт, а на капоте, под заводской эмблемой, появилась надпись «Москвич».

Автовладелец

«Машина — не роскошь, а средство передвижения», — утверждали газеты той эпохи. Но одно дело лозунги, и совсем другое — реальность. До реформы 1961 года, в результате которой с денег исчез один ноль и счет пошел не на тысячи, а на сотни рублей, водитель грузовика получал 760 руб., продавщица в продовольственном магазине — 450, учитель географии — 600. А «Москвич-407» стоил целых 16 000 рублей! Деньги на машину собирали годами, откладывая лишнюю копейку «в чулок». Впрочем, время было: полтора-два года приходилось ждать, пока подойдет заветная очередь на машину. Поэтому «безлошадные» соотечественники на автовладельцев поглядывали с плохо скрываемой завистью.



«Москвич-407» (1958 год)



По заслугам

Успехи Московского завода малолитражных автомобилей в освоении новой продукции не прошли незамеченными и вскоре были оценены по достоинству: в марте 1960 года за создание автомобиля «Москвич-407» МЗМА был награжден Дипломом ВДНХ СССР первой степени. В советское время это являлось значимой наградой. И в то же время на замену «четыреста седьмому» уже готовилась новая, технически более совершенная «четыреста третья» модель, которая по ряду узлов и деталей была унифицирована со следующим, третьим, поколением московских малолитражек. Последний автомобиль модели «Москвич-407» сошел с конвейера автозавода в октябре 1963 года. Всего было выпущено 359 980 автомобилей, из которых каждый третий — 120 903 — был поставлен на экспорт.

В 1960 году на автомобиле появились новая облицовка радиатора, существенно изменившая «лицо» малолитражки, а также новые задние фонари с двумя, вместо трех, рассеивателями. Одновременно с этим боковой молдинг стал устанавливаться на все выпускаемые малолитражки, независимо от цветности. В декабре 1960 года шумный редуктор главной передачи с прямозубыми коническими шестернями уступил место более тихой и надежной гипоидной передаче. В январе 1961 пластмассовый красный «флажок» на капоте заменили металлической «каплей», а в феврале 1962-го пропали «клыки» с бампера. В таком виде «Москвич-407» приобрел свой законченный «классический» вид и выпускался до октября 1963 года.

«Москвич-407» (1960 год)





Интересные факты: «Несостоявшийся американец»

Из воспоминаний главного конструктора МЗМА Александра Федоровича Андронова.

«Во время встречи Н. С. Хрущева с президентом США Эйзенхауэром, осенью 1959 года, у них зашла речь об автомобилях. Президент высказался о том, что можно произвести пробу продажи автомобилей «Москвич-407» на американском рынке и добавил, что когда он уйдет в отставку, то будет рад иметь на своем ранчо такой автомобиль. В результате мы на заводе получили задание: весьма срочно сделать в экспериментальном цехе три автомобиля с полной гарантией качества и с улучшенной отделкой. Окраска автомобилей должна быть желтой, зеленой и вишневой с тем, чтобы облегчить выбор. Организуется круглосуточная работа, отбираются на конвейере три автомобиля и потом обычные разборка, проверка, отделка, сборка, регулировка и опять проверка на автомобиле всех узлов. А кузова заново рихтуются, шлифуются, красятся, обиваются дорогими материалами, оборудуются нестандартными деталями и изделиями атрибутов отделки и комплектации.

Через десять или двенадцать дней уставшие, но довольные результатами работы мы сдали приемщикам три отличных автомобиля и приступили к нашим неотложным заводским делам. Но автомобили не попали к Эйзенхауэру. Вскоре американский летчик-разведчик Пауэрс на самолете-шпионе «У-2» был сбит над территорией нашего государства, а министр торговли США еще до этого инцидента объявил в печати и по телевидению о том, что он примет все меры к тому, чтобы советский автомобиль «Москвич» не смог попасть на рынки США».

Дальние «родственники»

При разработке «Москвича-407» советские конструкторы использовали не только собственные наработки, но и изучали опыт коллег из разных стран. Мы представляем вам автомобили того времени, которые можно назвать «родственниками» нашего главного героя.



Simca Aronde 1300 (1957 год). На снимке модернизированный вариант 1957 года, а впервые автомобиль был представлен публике в 1951 году. Он считался одним из лучших в своем классе. До 1963 года изготовили почти 1,4 млн. «ласточек» — именно так переводится на русский язык французское название этой модели. По конструкции и компоновке Aronde очень схож с нашим «Москвичом» — двигатель расположен продольно спереди, привод — на заднюю неразрезную ось. Технические характеристики Aronde были несколько лучше: при меньшем объеме (1221 см^3) его мотор развивал большую мощность (47 л. с.), соответственно, и максимальная скорость автомобиля была выше — 125 км/ч.



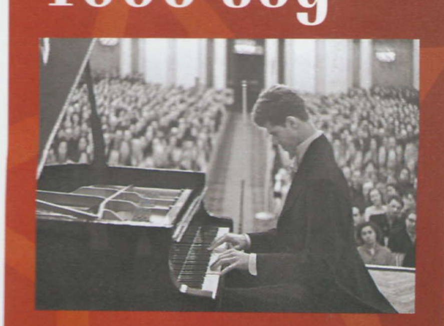
Opel Rekord (1959 год). Невероятно популярная в Европе на рубеже 50–60 годов модель классической компоновки, обладала спокойным, красивым дизайном выделяющим ее среди конкурентов. Opel Rekord обладал также неплохими техническими характеристиками, так как оснащался полуторалитровым двигателем (1488 см^3) и развивал максимальную скорость до 128 км/ч.



Hillman Minx Series III (1960 год). Типичный представитель английской школы автомобилестроения, внешне очень схожий с «Москвичом». Но, в отличие от него, Hillman оснащался более мощными двигателями (от 53 до 69 л. с.) и, соответственно, имел недостижимые для нашей малолитражки динамические показатели, развивая максимальную скорость до 140 км/ч.

А в это время...

1958 год



18 марта в Москве открылся первый Международный конкурс пианистов и скрипачей им. П.И Чайковского. Первое место завоевал молодой пианист из США Ван Клиберн. Диплом победителя ему вручал Дмитрий Шостакович, а на заключительном концерте победителя поздравил лично Никита Хрущев.

1959 год



1 января. Кубинской революцией во главе с Фиделем Кастро свергнут диктатор Рубен Фульхенсио Батиста. В результате Куба встает на социалистический путь развития, Фидель Кастро становится одним из самых популярных мировых лидеров в СССР. А все могло бы быть совсем иначе, если бы не жадность Франклина Рузвельта, которому 12-летний кубинский школьник Фидель Кастро отправил письмо следующего содержания: «Если Вам не трудно, пришлите мне, пожалуйста, американскую 10-долларовую банкноту. Я её никогда не видел, но очень хотел бы иметь. Ваш друг». На письмо Рузвельт ответил, но просьбу не выполнил...







В 1965 году на экраны вышел фильм «Зеленый огонек» (Мосфильм). Зрители окунулись в привычную им атмосферу Москвы 60-х годов XX века: центр столицы, Ленинские горы, замечательные виды, жизнь москвичей... Популярная кинокомедия стала в то же время увлекательной экскурсией по городу. А в роли «экскурсоводов» выступили главный герой фильма, молодой, неунывающий таксист Сергей Никитин (актер Алексей Кузнецов) и его верный друг — старенький, но надежный «Москвич». Автомобиль стал полноправным персонажем фильма! «Одушевил» машину замечательный актер Зиновий Ефимович Гердт, читающий закадровый текст от имени «Москвича».







Постскриптум

«Москвич-407» стал одной из самых удачных моделей в истории завода. До наших дней, несмотря на прошедшие десятилетия, дожили сотни экземпляров этой машины. Отчасти это стало возможным, благодаря прочности конструкции и толщине кузовного метала (0,8–1,1 мм). Но все же главную роль сыграла действительно всенародная любовь к «четыреста седьмому». Эти автомобили сохранились не только в частных гаражах, но и во многих музейных коллекциях: бывшем заводском музее АЗЛК, рижском «Мотор-музее», в частном собрании автомобилей «Моторы Октября», компании «Дельта», в финском городе Тампере и др.



«Москвич-407» (1963 год)



«Москвич» — чемпион!

«Москвич-407» немало способствовал развитию автомобильного спорта в СССР. Многие гонщики выступали на нем в кольцевых и ипподромных гонках, ралли. Автомобили оснащались форсированными двигателями (до 67 л. с. при 4800 об/мин), стабилизаторами поперечной устойчивости и более жесткими пружинами задней подвески. Всего на машинах этой модели было одержано 12 побед на чемпионатах СССР.

А в октябре 1956 года Центральный автомотоклуб СССР был принят в члены Международной автомобильной федерации (ФИА). Советский автоспорт получил представительство в международном органе, регулирующем этот технический вид спорта. Советские гонщики вышли на международный уровень.

«Москвичи» принимают участие в международном ралли «1000 озер» (1959 год)





Старт в Афинах на ралли «Акрополис-63»



Трудность ралли заключалась в массе трамплинов

Уже в августе 1958 года наши спортсмены дебютировали на «Москвичах-407» на международном соревновании — ралли «1000 озер» в Финляндии. Спортсмены ехали практически на серийных, не доведенных до спортивного уровня машинах, да и раллийного опыта у советских гонщиков почти не было. Но до финиша дошли все четыре заводских экипажа! В течение следующих четырех лет «Москвичи» успешно штурмовали зарубежные трассы, благодаря чему престиж и, соответственно, экспорт советских автомобилей увеличился в несколько раз.

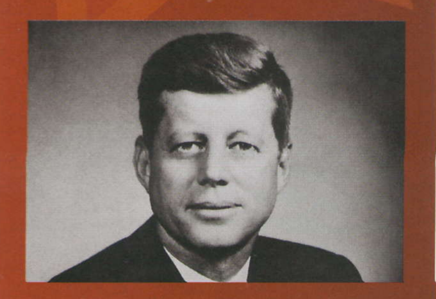


Советская команда на ралли в «Монте-Карло 1964» (Монако) выступала на автомобилях «Москвич-407» и «Волга ГАЗ-М21»

1960 год



19 августа впервые в истории в космос отправились представители планеты Земля, чистопородные российские дворняги Белка и Стрелка. 21 августа космический корабль благополучно вернулся на Землю.



8 ноября победу на президентских выборах в США одерживает Джон Кеннеди. Его президентство длилось всего 2 года. Они были ознаменованы Карибским кризисом, серьезными усилиями по уравнению чернокожих в правах, началом космической программы США.



1961 год

12 апреля. Первый в истории пилотируемый корабль-спутник «Восток» сделал один виток вокруг Земли и совершил посадку в Саратовской области. Космонавт Юрий Гагарин катапультировался и приземлился с парашютом недалеко от спускаемого аппарата.
12 апреля стало национальным праздником — Днем космонавтики.





МОСКВИЧ-407


АВТО
ЛЕГЕНДЫ
СССР
МОСКВИЧ
Р 407 ВХ 97
RUS



«Визитной карточкой» автомобиля «Москвич-407» стала большая красивая эмблема, символизирующая принадлежность завода к столице. На ней четко прочитывается силуэт одной из башен московского Кремля с рубиновой звездой, фрагмент кремлевской стены. Эмблема, расположенная на фоне мирного голубого неба с золотистыми лучами солнца, символизировала светлое будущее страны Советов. Позже цвет фона поменялся на красный — видимо, это более соответствовало идеологии государства. На фоне Кремля — большие красные буквы МЗМА (Московский завод малолитражных автомобилей).





Помимо основной эмблемы, на капоте «407-х» ранних выпусков располагался красный флажок с небольшой пятиконечной звездочкой. В январе 1961 года его сменила бесформенная и невыразительная хромированная «капля», оказавшаяся более технологичной в производстве.







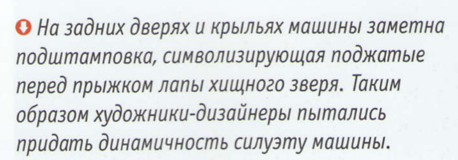






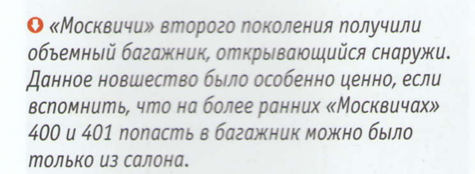
На переднем крыле у «Москвичей» устанавливался красный треугольничек из плексигласа с обозначением модели.

Заправочная горловина топливного бака на «Москвичах» располагалась сзади и была спрятана за номерную табличку. Ее центральное расположение позволяло свободно подъезжать к заправочной колонке.



На задних дверях и крыльях машины заметна подштамповка, символизирующая поджатые перед прыжком лапы хищного зверя. Таким образом художники-дизайнеры пытались придать динамичность силуэту машины.





«Москвичи» второго поколения получили объемный багажник, открывающийся снаружи. Данное новшество было особенно ценно, если вспомнить, что на более ранних «Москвичах» 400 и 401 попасть в багажник можно было только из салона.












В интерьере «Москвича» минимум пластмассы, зато использованы добротные ткани, гармонично сочетающиеся с общей цветовой гаммой кузова.

Стандартное оснащение машины предусматривало наличие часов, установленных над зеркалом заднего вида.

Рычаг переключения передач располагался на рулевой колонке, как и у большинства зарубежных аналогов.



Приборы немногочисленны и лаконичны — как следствие, их показания хорошо «считываются».



Не каждая малолитражка в то время могла похвастаться радиоприемником, установленным прямо на заводе.



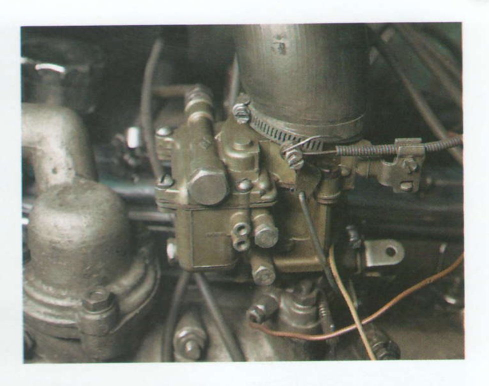
Пепельница, встроенная в приборную панель, находилась на самом видном месте. Нынешние производители стараются убрать ее с глаз подальше.



В отличие от современных автомобилей с подвесными педалями, у «Москвича» педали сцепления и тормоза устанавливались на полу. Вдали видна ножная кнопка центрального переключателя света фар (ближний-дальний).



Свободный доступ к двигателю обеспечивал капот «аллигаторного типа».



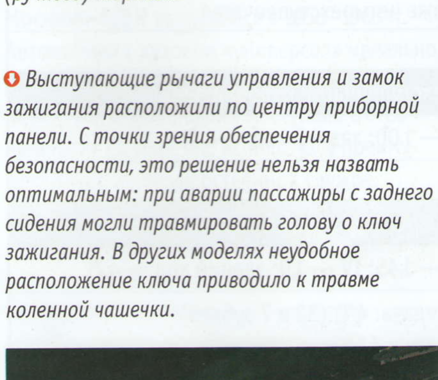
Карбюратор К-59 с падающим воздушным потоком.



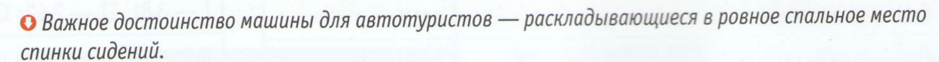
Клюка с металлическим набалдашником на самом деле — всего лишь рычаг стояночного (ручного) тормоза.



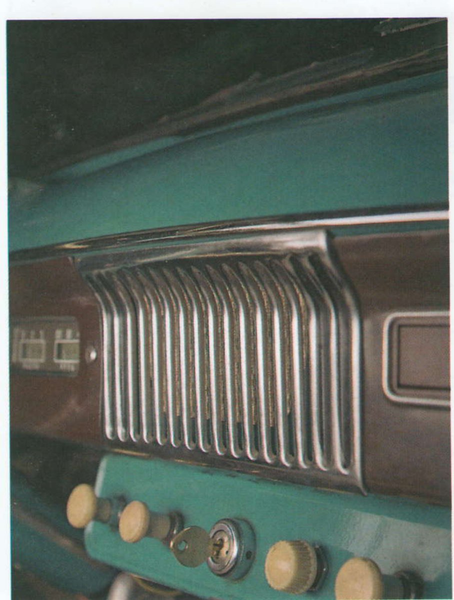
Салон «Москвича» по современным меркам не назовешь просторным, но зато он уютный и не лишен изящества.



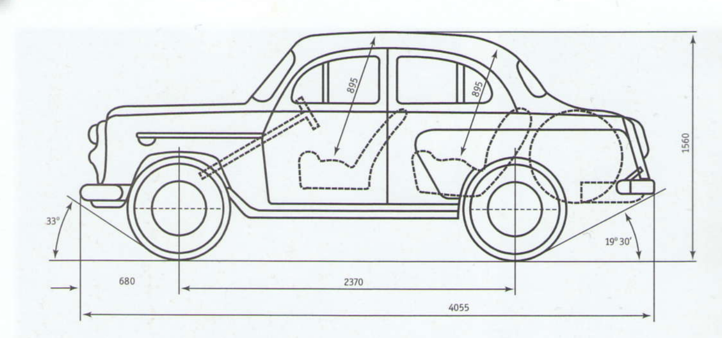
Выступающие рычаги управления и замок зажигания расположили по центру приборной панели. С точки зрения обеспечения безопасности, это решение нельзя назвать оптимальным: при аварии пассажиры с заднего сидения могли травмировать голову о ключ зажигания. В других моделях неудобное расположение ключа приводило к травме коленной чашечки.



Важное достоинство машины для автотуристов — раскладывающиеся в ровное спальное место спинки сидений.







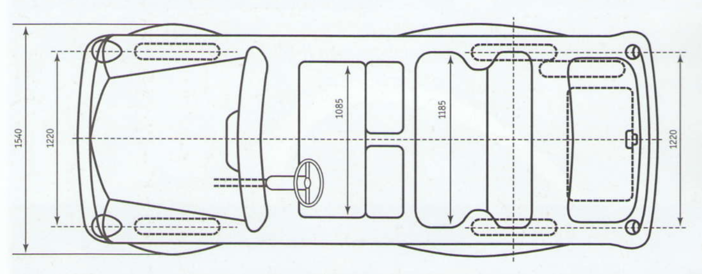


Схема автомобиля «Москвич-407»

Техническая характеристика Москвич-407	
Число мест:	4
Максимальная скорость	115 км/час
Время разгона до 80 км/ч	24 сек
Расход топлива при скорости 30-40 км/час	6,5 л/100 км
Тормозной путь со скорости 30 км/час	6,0 м
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	12 V
Аккумуляторная батарея	6СТ-42
Генератор	Г-22; 16 а; 200 вт
Реле-регулятор	РР-24Д
Стартер	СТ-122; 0,6 л.с.
Прерыватель-распределитель	Р-35Б
Свечи зажигания	А11У
Размер шин	5,60 — 15

Вес автомобиля в снаряженном состоянии:	
без нагрузки общий	990 кг
с нагрузкой 4 человека общий	1290 кг
на переднюю ось	640 кг
на заднюю ось	650 кг

Дорожные просветы:	
под передней осью	200 мм
под задней осью	200 мм

Наименьший радиус поворота:	
по колее переднего наружного колеса	6,0 м
внешний – по наиболее выступающей части	6,3 м

Подвеска передняя:

независимая, пружинная, с поперечным расположением рычагов, бесшкворневая, амортизаторы гидравлические, телескопические двухстороннего действия

Подвеска задняя:

зависимая, на продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы телескопические двустороннего действия

Рулевой механизм:

глобоидальный червяк и двухгребневый ролик, передаточное отношение — 17,0

Тормоз ножной:

колодочный, на все колеса с гидравлическим приводом

Тормоз ручной:

колодочный, на задние колеса с механическим приводом

Сцепление:

однодисковое, сухое с гасителем крутильных колебаний

Коробка передач:

механическая, трехступенчатая, двухходовая, рычаг управления на рулевой колонке, позже четырехступенчатая

Передаточные числа трехступенчатой коробки передач:

I — 3,53; II — 1,74; III — 1,00; задний ход — 4,61

Передаточные числа четырехступенчатой коробки передач:

I — 3,81; II — 2,42; III — 1,45; IV — 1,0; задний ход — 4,71

Коническая главная передача: 4,71 (33 и 7 зубьев)
Гипоидная главная передача: 4,55

Двигатель:

407, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый, рядный, верхнеклапанный

Диаметр цилиндра	76 мм
Ход поршня	75 мм
Литраж двигателя	1,358 см^3
Степень сжатия	7,0
Число клапанов	8
Порядок работы цилиндров двигателя	1-3-4-2

Карбюратор: К-59 (с падающим потоком)

Максимальная мощность: 45 л.с. (33 кВт) при 4500 об/мин

Максимальный крутящий момент: 9,0 кНм при 2600 об/мин





Москвич-410Н выпускался в 1958–1960 гг. По личной инициативе Н.С. Хрущева, полноприводный легковой автомобиль должен был использоваться в сельской местности, наглядно демонстрируя улучшающееся благосостояние колхозников. Но производство сложной полноприводной машины пришлось свернуть в пользу увеличения выпуска экспортных модификаций базового седана.



Москвич-423Н выпускался в 1958–1963 гг. Автомобили с кузовом «универсал» идеально подходили для дачников и путешественников, но в розничную продажу поступали в ограниченном количестве, используясь преимущественно на государственной службе. Москвич-423Н долгое время оставался недостижимой мечтой рядового автолюбителя.

Вместе с базовой моделью легкового малолитражного «Москвича-407», выпускавшейся с апреля 1958 по декабрь 1963 года, новым двигателем на заводе стали оснащать все его модификации. На улицах замелькали зеленые огоньки и «шашечки» такси, модели «407Т», дополнительно оборудованной таксометром. Специально для людей с ампутацией или параличом ног был создан «407Б» — автомобиль с ручным управлением. Его основным отличием от базовой модели стало применение специальной системы ручного управления педалями сцепления, тормоза и управления дроссельной заслонки карбюратора, выключателя стартера и переключения света (ранее осуществлялись ножными переключателями). Врачи ездили к пациентам на санитарном автомобиле «407М», разработанном для службы «медицинская помощь на дому». Модель была оборудована отличительными знаками, аптечкой и внутренней обивкой кузова из легко моющегося кожезаменителя.

В жаркие страны с тропическим климатом отправился экспортный вариант «407 Ю». Кроме того, в производство были запущены пятидверная модернизированная грузопассажирская версия с кузовом «универсал», грузоподъемностью 4 человека и 100 груза (или 2 человека и 250 кг груза) — «Москвич-423 Н», фургон «Москвич-430», полноприводный седан «Москвич-410 Н» и универсал «Москвич-411 Н».



Москвич-411Н выпускался в 1958–1960 гг. Полноприводный автомобиль с кузовом «универсал» во многом опережал свое время: мода на комфортабельные легковые автомобили со всеми ведущими колесами и универсальными кузовами пришла на 20 лет позже. А тогда из-за дороговизны конструкции модель не получила широкого распространения, навсегда оставшись эксклюзивной редкостью.



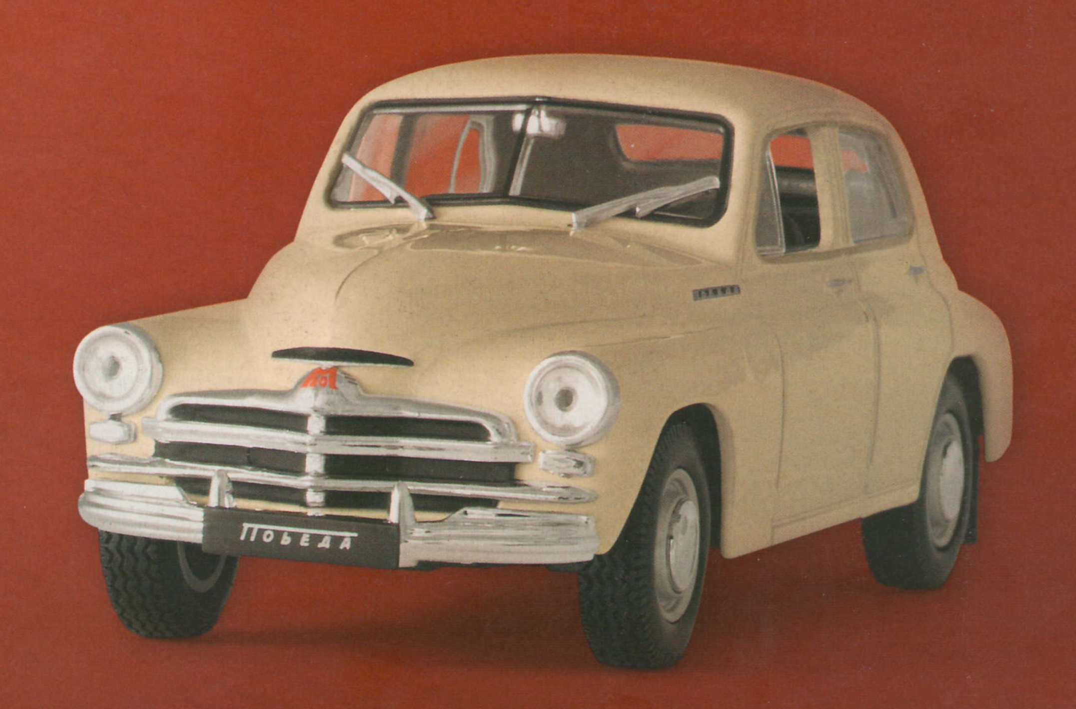
Москвич-430 выпускался в 1958–1963 гг. Специальный грузовой вариант популярной марки. В частные руки не продавался, но широко использовался в торговой государственной сети для доставки мелких партий товаров. На его базе изготавливался даже специальный рефрижераторный автомобиль ЛуМЗ-945 для перевозки мороженого и мясных полуфабрикатов.



Москвич-407-купе специальный спортивный автомобиль для кольцевых и ипподромных гонок. Его двухместный кузов был легче и посажен относительно колес ниже, чем у серийной модели. Изготовлен в двух экземплярах в 1962 г.



В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ТРИ НЕДЕЛИ



ГАЗ М-20 «ПОБЕДА»

DeAGOSTINI